A

MULTI-PURPOSE INSURANCE BHD

lwn.

WINDSOR AIMS SDN BHD & SATU LAGI

B

MAHKAMAH TINGGI MALAYA, KUALA LUMPUR
NOR BEE ARIFFIN H
[SAMAN PEMULA NO: 24-NCVC-1114-05-2012]
16 OGOS 2012

C ***INSURANS:*** *Insurans motor - Takrifan polisi - Kemalangan di jalan persendirian - Sama ada polisi melindungi kemalangan di jalan persendirian - Sama ada kemalangan berlaku di jalan persendirian - Akta Pengangkutan Jalan 1987, ss. 2, 96*

D ***PERKATAAN DAN ISTILAH:*** *"jalan" - Akta Pengangkutan Jalan 1987, s. 2 - Sama ada takrif jalan termasuk jalan persendirian*

Kenderaan defendan pertama ('D1') telah terlibat dalam suatu kemalangan dengan D2. Oleh itu, D2 memfailkan tindakan terhadap D1 di Mahkamah Sesyen Kuala Lumpur ('MSKL') bagi E tuntutan ganti rugi dan kerugian. Sebaliknya D1 memohon perlindungan insurans bagi kenderaan tersebut daripada plaintif, yang merupakan penanggung insurans. Plaintif menafikan tanggungjawab untuk menanggung apa-apa perintah atau penghakiman di bawah s. 96 Akta Pengangkutan Jalan 1987 F ('APJ') kerana kemalangan tersebut berlaku di jalan milik persendirian dan bukan di jalan awam dan bahawa polisi tersebut tidak melindungi kemalangan yang berlaku di jalan persendirian. Untuk mengelakkan daripada bertanggungan di bawah polisi tersebut atau membatalkan polisi tersebut, plaintif memohon G perintah deklarasi bahawa: (i) polisi tersebut tidak boleh dikuatkuasakan setakat yang berkaitan dengan perlindungan terhadap kemalangan tersebut; (ii) plaintif tidak bertanggungan terhadap apa-apa perintah atau penghakiman di bawah APJ tersebut berdasarkan tindakan MSKL. Isu yang perlu H dipertimbangkan oleh mahkamah adalah sama ada kemalangan tersebut berlaku di jalan mengikut takrif yang diberikan oleh s. 2 APJ.

I **Diputuskan (membenarkan permohonan plaintif dengan kos):**

(1) Daripada s. 2 APJ, takrif jalan tidak termasuk, antaranya, jalan persendirian. (perenggan 5)

(2) Keterangan SP1, pegawai penyiasat dalam kes MSKL, menunjukkan dengan jelas dan nyata bahawa kawasan tempat berlakunya kemalangan adalah kawasan persendirian. Status kawasan tersebut semunasabahnya telah ditentukan apabila pihak polis menghentikan siasatan dengan 'tanpa tindakan lanjut' (NFA). Keterangan SP1 mengenai perkara ini tidak disanggah. (perenggan 8)

(3) Pindaan kepada takrif "jalan" melalui Akta A 1391 hanya berkuatkuasa mulai 31 Januari 2011. Oleh demikian, hujahan D2 bahawa niat Parlimen menambahkan perenggan (c) ke dalamnya menunjukkan bahawa kecuaian pemandu kenderaan di kawasan pembinaan boleh ditafsirkan sebagai kecuaian di jalan mengikut pengertian takrif "jalan" tidak boleh dipertahankan. (perenggan 10)

(4) Tidak timbul isu kekeliruan terhadap takrif "jalan" dalam Akta A 1391. Seksyen 2 membezakan dengan jelas pengertian "jalan" dan apa yang tidak termasuk dalamnya. Pemotongan di dalam Akta A 1391 adalah bertujuan untuk memperluas takrif "jalan" bagi membolehkan pihak berkuasa yang kompeten mempunyai kuasa untuk mengambil tindakan undang-undang jika kemalangan berlaku di jalan-jalan persendirian yang tidak dapat dilakukan sebelum pindaan tersebut berkuatkuasa. (perenggan 11)

Kes-kes yang dirujuk:

All Malayan Estate Staff Union v. Rajasegaran & Ors [2006] 4 CLJ 195 FC ***(dirujuk)***

Chor Phaik Har v. Farlim Properties Sdn Bhd [1994] 4 CLJ 285 FC ***(dirujuk)***

DYTM Tengku Idris Shah Ibni Sultan Salahuddin Abdul Aziz Shah v. Dikim Holdings Sdn Bhd & Anor [2002] 2 CLJ 57 FC ***(dirujuk)***

Harrison v. Hill [1932] SC CJ 13 ***(dirujuk)***

Othman Taib v. PP [1972] 1 LNS 104 HC ***(dirujuk)***

Perundangan yang dirujuk:

Road Transport Act 1987, ss. 2, 96(1), (2), (3)

Bagi pihak plaintif - CM Maran; T/n VP Nathan & Partners
Bagi pihak defendan kedua - SE Peters; T/n Abdul Rahim & Co

Dilaporkan oleh S Barathi

A

PENGHAKIMAN

Nor Bee Ariffin H:

[1] Defendan pertama ("D1") merupakan pemilik berdaftar kenderaan no. JLD 399 ("kenderaan tersebut"). Plaintif merupakan penanggung insurans bagi polisi insurans polisi no. PA 7028307 yang diambil oleh D1 yang sah bagi tempoh 24 September 2010 hingga 23 September 2011 (polis tersebut - "eks. A1"). Suatu kemalangan telah berlaku antara kenderaan tersebut dengan D2 pada 3 November 2010 di kawasan Tapak Projek Perumahan Zon Flagship, Cyberjaya, Peguam cara D2 T/n Abdul Rahim & Co dalam tindakan di MSKL telah melalui surat bertarikh 11 Mac 2011 memberi plaintif notis di bawah s. 98(2) Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) mengenai kemalangan tersebut ("eks. A2") dan mengemukakan kepada peguam cara plaintif beberapa dokumen termasuk laporan polis dan rajah kasar yang disediakan oleh pihak polis ("eks. A3"). D2 telah memfailkan tindakan terhadap D1 melalui tindakan di Mahkamah Seksyen Kuala Lumpur No. 53-1169-2011 pada 23 Ogos 2011 bagi tuntutan ganti rugi dan kerugian (tindakan di MSKL - "eks. A4"). D1 telah memohon perlindungan insurans bagi kenderaan tersebut daripada plaintif.

B

C

D

E

[2] Plaintif menyatakan tidak bertanggungjawab untuk menanggung apa-apa perintah atau penghakiman di bawah s. 96 kerana kemalangan berlaku di jalan persendirian milikan pihak persendirian dan bukan di jalan awam dan bahawa polisi tersebut tidak melindungi kemalangan yang berlaku di jalan persendirian. Untuk mengelak daripada bertanggungan di bawah polisi tersebut atau membatalkan polisi tersebut, melalui saman pemula ini plaintif memohon perintah deklarasi bahawa:

F

G

(a) polisi tersebut tidak boleh dikuatkuasakan setakat yang berkaitan dengan perlindungan terhadap kemalangan yang dikatakan berlaku pada 3 Mac 2010 antara kenderaan tersebut dengan D2;

H

(b) plaintif tidak bertanggungan terhadap apa-apa perintah atau penghakiman di bawah Akta 333 berdasarkan tindakan di MSKL.

[3] Menurut sub-s. 96(1) Akta 333, plaintif adalah malah bertanggunggan bagi tuntutan D2 jika penghakiman diberikan terhadap D1 dalam tindakan di MSKL. Walau bagaimanapun, sub-s. 96(3) membolehkan plaintif mendapatkan suatu deklarasi daripada mahkamah bahawa insurans tersebut adalah tidak sah dan

I

tidak boleh dikuatkuasakan berhubung dengan kemalangan tersebut dan dengan itu, plaintif boleh mengelak daripada bertanggungan terhadap D2. Notis yang diperlukan di bawah sub-s. 96(3) Akta 333 telah diberikan oleh peguam cara plaintif kepada peguam cara D2 bertarikh 30 April 2012 ("eks. A5").

[4] Isu yang perlu saya putuskan dalam perkara ini adalah sama ada kemalangan tersebut berlaku di jalan mengikut takrif yang diberikan oleh s. 2 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) yang berbunyi seperti yang berikut:

> "jalan" ertinya:
>
> (a) mana-mana jalan awam dan mana-mana jalan lain yang mana orang awam mempunyai akses dan termasuklah jambatan, terowong, hentian sebelah, kemudahan feri, jalan bertingkat, bulatan jalan, pulau lalu lintas, pembahagi jalan, segala lorong lalu lintas, lorong laju, lorong perlahan, bahu jalan, garis tengah, jejembat, jalan tembok, jalan tuju, landasan masuk dan keluar, plaza tol, kawasan khidmat dan struktur dan lekapan lain bagi memberi kesan sepenuhnya kepada penggunannya; dan
>
> (b) bagi maksud seksyen 70 dan 85, adalah juga termasuk sesuatu jalan yang sedang dalam pembinaan, tetapi tidak termasuk mana-mana jalan persendirian, jambatan, terowong atau apa-apa yang berhubung dengan jalan itu yang disenggarakan dan dijaga oleh orang persendirian atau badan-badan persendirian;.

[5] Daripada s. 2, takrif jalan tidak termasuk, antaranya, jalan persendirian.

[6] Dalam affidavit jawapannya, D2 menyatakan bahawa kemalangan tersebut berlaku di jalan awam dan plaintif tidak membuktikan bahawa kemalangan tersebut telah berlaku di jalan persendirian. Juga didepos bahawa kes di MSKL sudah berjalan dengan pegawai penyiasat ("SP1") memberikan keterangan bahawa walaupun kemalangan tersebut berlaku di atas jalan di dalam tapak pembinaan, namun begitu jalan tersebut atau tapak pembinaan tersebut tidak dikawal oleh penyelenggara tapak dan pinggiran tapak tidak dipagar dan mana-mana pihak boleh memasuki tapak pembinaan tersebut tanpa dikawal.

[7] Apa yang tidak dinyatakan oleh D2 berhubung dengan keterangan SP1 adalah bahawa SPI memberi keterangan dalam pemeriksaan balas bahawa kemalangan berlaku di kawasan tapak projek untuk pembinaan garden plaza berhampiran dengan

A Universiti Lim Kok Wing. Dan bahawa siasatan polis berhubung dengan kemalangan tersebut berkeputusan dengan dihentikan tanpa tindakan lanjut ("NFA") "Kerana kawasan itu kawasan tapak projek. Kita tiada peruntukan untuk mengambil tindakan, saman atau sebagainya. Itu kawasan persendirian (sila rujuk nota B keterangan SP1 di eks. A1). Keterangan SP1 juga menunjukkan bahawa jalan tersebut belum dibuka untuk kegunaan orang awam.

[8] Dihujahkan oleh peguam cara D2 yang bijaksana bahawa tidak ada keterangan yang boleh menunjukkan status tapak C tersebut adalah sebenarnya kawasan persendirian. Memandangkan kedua-dua pihak telah membuat rujukan kepada keterangan SP1 dan mengguna pakai keterangan itu untuk mengasaskan kes masing-masing, maka saya berpandangan keterangan SP1 dalam kes MSKL menunjukkan dengan jelas dan nyata bahawa kawasan D tempat berlakunya kemalangan adalah di kawasan persendirian. Status kawasan tersebut semunasabahnya telah ditentukan apabila pihak polis menghentikan siasatan dengan NFA. Keterangan SP1 mengenai perkara ini tidak disanggah.

E **[9]** Mengenai hujahan selanjutnya, peguam cara D2 yang bijaksana bahawa jika sekalipun tapak tersebut adalah suatu kawasan persendirian, itu tidak bermakna jalan tersebut adalah jalan persendirian mengikut takrif "jalan" dalam s. 2 Akta 333 (dengan memetik keputusan kes *Harrison v. Hill* [1932] SC CJ 13 F dan *Othman Talib v. PP* [1972] 1 LNS 104), sekali lagi saya merujuk kepada keterangan SP1 yang merupakan saksi D2 mengenai status kawasan dan jalan tersebut.

[10] Mengenai hujahan selanjutnya, peguam cara D2 yang bijaksana berkaitan dengan pindaan yang dibuat kepada takrif G "jalan" melalui Akta A 1391 tentang niat parlimen menambahkan perenggan (c) ke dalamnya yang menunjukkan bahawa kecuaian pemandu kenderaan tersebut di kawasan pembinaan boleh ditafsirkan sebagai kecuaian di jalan mengikut pengertian takrif "jalan", saya hanya ingin menyatakan bahawa peruntukan tersebut H hanya berkuatkuasa mulai 31 Januari 2011. Hujahan ini tidak boleh dipertahankan.

[11] Masih mengenai pindaan kepada takrif "jalan" dalam Akta A 1391 dan mengenai hujahan selanjutnya peguam cara D2 yang I bijaksana berkaitan dengan pemotongan perkataan "tetapi tidak termasuk mana-mana jalan persendirian, jambatan, terowong atau apa-apa yang berhubung dengan jalan itu yang disenggarakan dan

dijaga oleh orang persendirian atau badan-badan persendirian" yang bertujuan mengelakkan timbul kekeliruan ketika mentafsirkan takrif "jalan" dibawah Akta 333, tidak timbul isu kekeliruan. Seksyen 2 membezakan dengan jelas pengertian "jalan" dan apa yang tidak termasuk dalamnya. Saya telah berkesempatan meneliti penjelasan Menteri mengenai pindaan kepada takrif "jalan" sebagaimana yang terkandung dalam *Hansard* semasa pembentangan Rang Undang-Undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2010 di Dewan Rakyat pada 15 Disember 2010 dan sewajarnya dapat dirumuskan bahawa pemotongan perkataan tersebut bukan bertujuan untuk mengatasi masalah kekeliruan yang dimaksudkan oleh peguam cara D2, tetapi adalah bertujuan untuk memperluas takrif "jalan". Peluasan takrif "jalan" ini adalah bagi membolehkan pihak berkuasa yang kompeten mempunyai kuasa untuk mengambil tindakan undang-undang jika kemalangan berlaku di jalan-jalan persendirian yang tidak dapat dilakukan sebelum pindaan Akta A 1391 ini berkuatkuasa. Sila rujuk kes-kes Mahkamah Persekutuan *Chor Phaik Har v. Farlim Properties Sdn Bhd* [1994] 4 CLJ 285, *DYTM Tengku Idris Shah Ibni Sultan Salahuddin Abdul Aziz Shah v. Dikim Holdings Sdn Bhd & Anor* [2002] 2 CLJ 57 dan *All Malayan Estate Staff Union v. Rajasegaran & Ors* [2006] 4 CLJ 195 yang membenarkan rujukan dibuat kepada *Hansard* bagi membantu mahkamah membuat pentafsiran sesuatu statut. Plaintif sudah tentu tidak mempunyai kapasiti dan asas untuk membawa permohonan ini jika kemalangan tersebut berlaku selepas 31 Januari 2011.

[12] Saya membenarkan permohonan plaintif dengan kos sebanyak RM500.